

placer por el Congreso, y porque así se responde mejor á los anhelos del país.

**El señor Ministro.**—El Gobierno no hace de esto cuestión de amor propio. En esta cuestión no le guía sino un espíritu levantado, interpretando el sentimiento nacional, iniciando las obras de provecho. Como dije ayer, el Gobierno quería que mientras se hiciesen los estudios del ferrocarril al Oriente, se empezase el de la Oroya á Huancayo, y ahora se modifica este pensamiento porque se realizarán todas las obras á la vez consiguiéndose todos los elementos para ello.

**El señor Fernández.**—Las razones expuestas por el honorable señor Orihuela manifiestan con bastante claridad y estoy seguro que habrán llevado al convencimiento de la honorable Cámara que si se trata de preferir entre las líneas que deben construirse de La Oroya á Huancayo y de Sicuani al Cuzco, es indiscutible que la preferida debe ser esta última, por cuanto el Cuzco es la terminación del ferrocarril de Juliaca, puede decirse del Sur, los terraplenes están hechos en su mayor parte, existen terrenos adquiridos aún para estaciones, no tiene ningún tunel que atravesar ni ninguna otra obra de arte que signifique dificultad ó excesivo costo; pero yo no quiero hacer hincapié ni reclamar estas preferencias, puesto que se pueden construir simultaneamente las dos líneas; pues si para hacer el servicio del costo del ferrocarril de la Oroya á Huancayo se necesitan libras 30,000, para la de Sicuani al Cuzco serán suficientes 20,000, por esto solicito del honorable señor Calderón que en su adición diga que si no se construyen simultaneamente las dos líneas se invierta todo el dinero en solo la del Oriente; con esta aclaración no se construirá haciendo preferencia odiosa, sin razón atendible y que injustamente postergaría la línea al Cuzco.

**El señor Presidente.**—Eso se discutirá cuando se discuta la modificación presentada al artículo 2o. del proyecto.

**Varios señores.**—Votemos ahora el artículo 1o., todo lo demás se verá después.

**El señor Presidente.**—¿El señor

Ministro accede á que se invierta el orden de los incisos como lo propuso enantes el señor Capelo?

**El señor Ministro.**—Mejor sería Excmo. señor, suprimir los números.

**El señor Capelo.**—Yo admitiría señor el tercer lugar.

**El señor Ministro.**—Acepto la indicación del honorable señor Capelo.

—Cerrado el debate se procedió á votar el artículo 1o. del proyecto y fué aprobado.

Su tenor es el siguiente:

“Art. 1o.—El Congreso dispone “la construcción de las siguientes “líneas férreas.

“De la Oroya á Jauja y Huancayo.

“De Sicuani al Cuzco.

“De la sección comprendida entre “la Oroya y Cerro de Pasco, á un “punto navegable á vapor, en toda época del año, en el Ucayali ó en “uno de sus afluentes”.

Siendo la hora avanzada, SE. levantó la sesión, indicando que en la próxima se discutiría y votaría la adición al artículo 1o. del proyecto y los demás, con cuyo fin citó para el lunes inmediato á la hora de reglamento.

Por la Redacción.—

MANUEL M. SALAZAR.

21a. Sesión del lunes 18 de enero de 1904.

PRESIDENCIA DEL H.

SEÑOR ASPÍLLAGA

Abierta la sesión con asistencia de los Honorables Señores Senadores:

Elguera	Capelo
Río del	Irigoyen
Morzán	Ramos Llontop
Fernández	Otoya
Ramos Ocampo	Valderrama
Tester	La Torre Bueno
Falconí	García
Morote	Dublé
Ruiz	Seminario y V.
Villanueva	Coronel Zegarra
Peralta	Molina
Luna	Zapata y E.
Orihuela	Ward A.
Castro	Ward J. F.
Rodolfo	Noblecilla
Olaechea	Bezada y
Alvarez Calderón	Bernales
	Secretarios



fué leída y aprobada el acta de la anterior.

No habiendo asunto de que dar cuenta, S. E. anunció la

ORDEN DEL DIA

PROYECTO DEL EJECUTIVO SOBRE CONSTRUCCION DE FERROCARRILES.—CONTINUACION DEL DEBATE.

El señor Presidente.—Con asistencia del señor Presidente del Consejo de Ministros y del señor Ministro de Fomento, continúa la discusión sobre el proyecto del Gobierno, relativo á la construcción de ferrocarriles.

Los señores de la Comisión Principal de Hacienda ofrecieron con asentimiento del señor Presidente del Consejo de Ministros, presentar una adición, que, quedaría en la forma de un artículo 2o., y que se vá á leer.

El señor Secretario (leyó).

Art. 2o. Si para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior si no logra el Gobierno celebrar algún contrato que permita construir todos los ferrocarriles propuestos en dicho artículo, obligándose el Estado sólo al servicio de los capitales que en ellos se invierta, se procederá únicamente á la construcción de la línea á la región fluvial, dedicándose á esta obra el producto íntegro de la renta señalada.

El señor Presidente.—Está en discusión el artículo.

El señor Bernaldes.—Se me ocurre preguntar á los señores de la Comisión: ¿cuál será el plazo que el Gobierno tenga para la construcción de los ferrocarriles de Siemania al Cuzco y de la Oroya á Huancaayo? Porque se dice que, una vez que empieza la construcción de la vía central, todos los demás ferrocarriles no se harán, porque todos los fondos se van á dedicar á ese fin; y ya el Gobierno no tendrá fondos para aplicarlos á los servicios que demanden la construcción de las otras líneas.

El señor Ward.—No es muy fácil precisar la época en que comenzarán estas obras, porque si no se consiguen los fondos suficientes para los tres ferrocarriles propuestos, no se hará sino el del Oriente, y las otras líneas quedarán postergadas

hasta que se realice una combinación que permita su construcción; por lo pronto la Comisión no puede fijar plazo alguno, le es imposible.

El señor Irigoyen.—Desaría, excellentísimo señor, que se diera lectura á la parte del proyecto del Poder Ejecutivo que determina los diversos modos por los cuales cree que podrán realizarse los ferrocarriles indicados, porque parece que esta indicación se limitara á hacer un servicio, y creo recordar que en el proyecto del Ejecutivo se determinan varios modos.

El señor Secretario leyó el artículo 2o.

El señor Irigoyen.—(continuando). Como se vé, Excmo. señor, es muy lato el proyecto del Ejecutivo, respecto de los medios como quiere realizar el ferrocarril, y este artículo adicional creo que se limita únicamente al servicio que requerirá el capital en la construcción de los ferrocarriles. Me parece que una y otra cosa deberían ponerse de acuerdo, y que este artículo adicional no se limite solamente al servicio.

El señor Alvarez Calderón.—La observación del H. señor Irigoyen es perfectamente justa. La idea de la Comisión es limitar á una sola forma de autorización la construcción de los tres ferrocarriles, y es lógica, porque la razón en que se encarna es en que con la renta de libras 100,000 no habrá lo suficiente para poder acometerlas pagando de una vez su costo; es necesario que esa combinación tenga por objeto dedicar las libras 100,000 al servicio anual del capital que en ello se invierta, única manera de que se pueda emprender la construcción de todas estas líneas. Si no se consigue hacer, pues, esa combinación, el Gobierno no queda autorizado sino para construir uno solo de los ferrocarriles proyectados, el de la región fluvial, para el cual sí se mantienen todas las formas de autorización que en el proyecto se ha solicitado.

El señor Redolfo.—Encuentro que puede hacerse una aclaración. Allí se dice que el Gobierno puede hacer estas líneas; no recuerdo bien el orden: primero, por cuenta del Esta-



do, mediante una emisión de bonos que tiene cierto servicio de amortización y de interés; segundo, haciendo una concesión por 99 años, en la que el Gobierno contribuirá dando una cantidad fija por 20 años; también se dice que el Gobierno podrá dar una subvención por cada kilómetro de ferrocarril que se construya. Respecto á las líneas que se construyan por cuenta del Estado, está bien expresado que se puede emitir bonos que tengan servicio de amortización ó de simple interés; respecto de la subvención no dice nada, así es que el Gobierno tiene necesidad de autorización expresa para emitir bonos cuando pague subvención, porque no podrá dar subvención en dinero de libras 200,000.

Si se trata de hacer un ferrocarril que vale libras 4 000,000, y el Gobierno da subvención por cada milla, supongo que esa subvención sea análoga á la que se da en Méjico, República Argentina, etc., tres ó libras 4,000, visto lo accidental de nuestro terreno; quiere decir que el Gobierno no podrá dar sino una subvención relativamente pequeña. Podría extenderse más si pudiera emitir bonos que diera en pago de la subvención; es decir, al contratista que va á hacer 200 millas de ferrocarril se le entregan bonos; de ese modo puede hacerse más millas.

Yo no digo que, en circunstancias determinadas, no convendría más dar subvención en dinero, pero creo que la emisión debe hacerse para el servicio de amortización é interés, sólo cuando se trate de subvención; de otro modo, según los términos de la ley, los bonos sólo podrían emitirse para construir ferrocarriles por medio del Estado, pero no para subvencionar á una empresa que se encargue de la construcción.

El señor Alvarez Calderón.—Creo que la redacción del artículo 20, como está concebida, comprende los dos caminos; queda autorizado el Gobierno para hacer un contrato por el cual garantice el servicio de un capital fijo, ó para la emisión de bonos á cuyo servicio se atenderá con la renta destinada á este objeto. La tercera forma á que se refiere el H. señor Rodulfo, está com-

prendida en la autorización que pide el Gobierno, pero sólo será aplicada si contrata la línea de la región fluvial, para cuya obra queda facultado.

La subvención de tanto por kilómetro, como se acostumbra en Méjico y la República Argentina, como acertadamente ha indicado el H. señor Rodulfo, importaría un desembolso anual mucho mayor que las libras 100,000; esa no es la forma que propone la Comisión. Este es un contrato por el cual el Estado se obliga al servicio del capital que se invierte en la construcción de los ferrocarriles, y puede aplicarse tanto al capital mismo de la empresa constructora, ó referirse al servicio de los bonos que se emitan. La 3a. forma de subvención por kilómetro tiene que quedar reservada para la línea á los ríos navegables, cuando se decida emprender solamente este ferrocarril, por no haberse logrado celebrar contrato que permita construir á la vez las tres líneas proyectadas.

El señor Rodulfo.—Pero el tercer caso es el más práctico. Si se acepta como en Méjico ó la República Argentina, que el Estado contribuya con la mitad, tercera ó cuarta parte del valor de la línea, lo que se hace con ferrocarriles difíciles, como dice el H. señor Capelo, no bastaría tomar las £ 100,000 de renta, sino sería necesario buscar el capital de esa renta, en cuyo caso puede estar el ferrocarril fluvial como otros. En ese caso, no tendría el Gobierno medios de subvencionar, porque sería muy pequeño el límite de £ 100,000 por año; supongamos que el Gobierno no contribuyese sino con la cuarta parte, lo cual es poco en los terrenos del Perú, no podría hacer el ferrocarril sino con trescientas ó £ 400,000; eso no sería gran cosa. Yo no pido sino la ampliación de esa facultad que se dá al Gobierno para otros casos, para que no se diga que no se le permite usar de esta facultad sino en determinado caso.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Excmo. señor: El artículo que hecha de menos el H. señor Rodulfo está comprendido en el inciso C del artículo que va á ser 3º, porque dice la segunda parte [leyó]



Esta facultad que la ley dá al Gobierno de emitir obligaciones es para ejecutar esta ley en cualquiera de sus formas.

La dificultad que encuentra S. Sa. derivada de la exiguidad de ciento cincuenta ó doscientos mil libras anuales para subvencionar estas obras, se salva recordándole que precisamente en ese caso á que hace referencia se entregaría la subvención en bonos á los constructores, que ellos reciben mediante arreglos que hacen con Bancos ó con las casas que suministran el material; de modo que conservando el artículo tal como está, se puede salvar la emergencia que el H. señor Rodulfo ha indicado.

El señor Rodulfo.—Permítame el H. señor Ministro que le haga una observación; aquí hay cuatro alternativas; por consiguiente, la emisión de los bonos es una alternativa distinta, no es una disposición general que las abarca á todas; si fuera así, estaría perfectamente, pero no se pueden mezclar, y es necesario que se puedan aplicar á todos los sistemas.

El señor Alvarez Calderon.—Si el H. señor Rodulfo se fija en la redacción del artículo que ha propuesto la comisión, encontrará que la facultad de emitir bonos es de carácter general, porque dice: [Leyó].

No obligando al desembolso del importe de la obra sino al servicio del capital que en ella se invierta, se puede hacer en la forma de emisión de bonos, y por consiguiente, queda el Ejecutivo facultado para emitirlos siempre que el compromiso anual que por estas obligaciones asuma el Estado no exceda del fondo fijado por esta ley. Tiene, pues, un carácter general que se puede aplicar tanto á un solo ferrocarril como á los otros.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—En apoyo de lo que dice el H. señor Alvarez Calderón voy á leer el artículo 50. [leyó].

Comprende, pues, todas las formas de construcción.

El señor Rodulfo.—Yo no he negado que la mente del proyecto y la del legislador sea esa; pero en la ley no solo debe buscarse el espíritu sino la letra; mas, si el señor Ministro cree que es bastante, no insisto:

yo lo que quería era evitar responsabilidades al Gobierno que haga la emisión, y hacer de modo que ésta fuera más cierta, que tuviera más seguridades, y, por consiguiente, mas valor.

El señor Capelo.—No vale la pena continuar en esta discusión, este es un artículo de excepción, por consiguiente, todos los artículos que se están tratando no son pertinentes, en este artículo sólo se desea asegurar el servicio de la deuda.

Yo no me he dado cuenta como es que se mencionan los otros puntos; los otros son artículos positivos; pero éste limita para el solo caso en que no se logre un contrato que asegure la ejecución de las tres obras á la vez, en ese caso se hará tal cosa; se dice, por consiguiente, solo en ese caso viene á jugar este artículo.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún otro señor, se dió por discutido el artículo, y, procediéndose á votarlo, resultó aprobado.

—Se leyó el artículo 2º del proyecto que viene á quedar de 3.º

El señor Presidente.—Dada la importancia del artículo, se votará por incisos; está en debate el inciso A.

El señor Alvarez Calderon.—Excelentísimo señor: La Comisión había propuesto el artículo tal como está redactado, pero atendiendo á una indicación oportuna que se nos ha hecho, proponer modificar el tenor del artículo en el sentido de que la palabra *hasta*, en lugar de insertarse antes del 5º se coloque antes de la frase 26 años; es decir: que la condición variable sea referente al tiempo y no á la tasa del interés.

El señor Presidente.—Entonces el artículo quedará así: (Leyó).

El señor Orihuela.—Excmo. señor: Este artículo encierra un contrato aleatorio; porque en efecto, garantizando el Estado un interés del 6 por ciento, puede suceder una de estas dos cosas: ó los productos líquidos del ferrocarril son inferiores al 6 por ciento no solo durante los 20 años que dura la garantía, sino durante un tiempo mucho mayor, ó los productos son superiores al 6 por ciento y aún al 12 y 15 por ciento. En el primer caso los constructores se exponen á una pér-



dida que puede alejar las propuestas. En el segundo caso sus ganancias pueden pasar de los límites razonables. Estos dos extremos no se realizan exclusivamente; lo más natural es que el primero, ó sea el de los productos insuficientes, se realice en los primeros años de la explotación de un ferrocarril; y el segundo extremo, ó sea el de los productos superabundantes, se realice después de transcurridos no muchos años. Para quitarle este carácter aleatorio á la garantía, se ha inventado una fórmula que compensa las pérdidas de los primeros años con las ganancias que en los siguientes años pasen de cierto límite prudencial que se puede fijar. Esa fórmula consiste en que desde el momento que los productos líquidos de un ferrocarril pasen, por ejemplo, del 10 por ciento, todo el exceso se aplicará á reembolsar al Estado de las sumas que anteriormente hubiese aportado á título de garantía. Y todavía si los productos líquidos excediesen del 15 por ciento, sería forzosa desde ese momento una rebaja en las tarifas.

El señor Ward A.—Lo que propone el señor Orihuela es inaceptable; si antiguamente se usaba ese sistema de retribuir al Estado cuando los ferrocarriles daban utilidad, hoy no se hace eso, pues si un empresario entra á hacer un negocio de esa clase, es porque precisamente preve, el caso de que después de algunos años de pérdida, puede obtener ganancia que le compense aquellos que no le dejaron utilidad.

A mi modo de ver, no habría contratista que quisiera hacer un ferrocarril bajo las condiciones que quiere imponer el señor Orihuela.

El señor Orihuela.—Yo hago esta indicación solamente, como he dicho al principio, porque en otros países, donde se ha tenido experiencia en esta materia se ha llegado á ver que los resultados á veces son distintos de las previsiones, que cuando en la previsión se establece una garantía, porque se supone que el ferrocarril no dará suficiente rendimiento, puede acontecer que las previsiones sean fallidas y que las entradas líquidas sean muy superiores; en cuyo caso el Estado no ha de pagar ninguna garantía;

pero puede también suceder que en los primeros años paguen esa garantía por no haber habido utilidades y que después vengan éstas, obteniendo los constructores fuertes ganancias; para disminuir esta forma de contrato aleatorio, se ha establecido lo que he dicho de otros países, como Francia, por ejemplo, donde después de fijar ese interés garantizado por el Estado, cuando los productos del ferrocarril exceden del interés fijado, el exceso se aplica á reembolsar al Fisco las cantidades dadas como garantía.

El señor Alvarez Calderón.—Excelentísimo señor: La modificación que propone el H. señor Orihuela, á mi modo de ver, no es aceptable, porque vendría á impedir el fin que busca el Gobierno con el artículo en debate. El objeto de este artículo es facilitar la construcción de un ferrocarril que exige el interés nacional; y toda modificación que tenga por objeto disminuir la posibilidad de utilidades en ese ferrocarril, alejará á los empresarios que se pudieran presentar.

Yo creo que esa modificación sería conveniente si mediante ella hubiera la seguridad de celebrar un contrato para su ejecución; pero me parece que el ferrocarril al Ucayali, si en un horizonte lejano puede ofrecer programa de utilidades, por ahora y quizá por mucho tiempo, no lo presentará; y por eso se ha pensado en que, ó el Gobierno lo ejecute, ó ayude á su construcción de una manera decisiva é importante.

Es exacto que en Francia se celebran contratos de la naturaleza que indica el señor Orihuela, pero las circunstancias de Francia para la construcción de sus ferrocarriles son muy distintas de las del Perú y, especialmente, respecto de este ferrocarril al oriente.

Además, con la modificación del señor Orihuela no se eliminaría el carácter de aleatorio en este negocio, porque esa condición no depende de la naturaleza misma del contrato sino de los rendimientos que pudiera dar el ferrocarril, y estos no pueden aún calcularse.

La idea primordial del proyecto no es que el contrato se celebre justamente conforme á esta estipula-



ción, sino dotar al Gobierno de varias clases de autorizaciones para que pueda encontrar la forma más conveniente de contratar la obra, y evitar así que el Gobierno mismo tenga que construir el ferrocarril por su cuenta; y todo lo que tienda á limitar esas autorizaciones, creo que puede ser perjudicial para el éxito de la ley.

El señor Orihuela.—Justamente, porque veo una limitación de veinte años para la garantía de la subvención, es que he propuesto esta modificación, y me parece, que ó quitamos ese plazo de veinte años ó sino debe ponerse la modificación que he propuesto.

El señor Capelo.—Creo que los temores del señor Orihuela respecto á la garantía son infundados.

Garantizar durante veinte años el cinco por ciento del capital invertido, es pagar en ese plazo el valor de la línea, y lo único que vendría á peligrar sería los intereses de ese capital; pero algún fundamento ha de tener la empresa que construye esa línea para arriesgar esos intereses.

La supresión del plazo y la garantía, como ha insinuado el señor Orihuela, ya sería muy grave; porque es necesario pensar que esta clase de autorización es dada al Gobierno cuyo personal puede cambiar, y si hoy el personal existente tiene propósitos muy severos, otro puede mañana no tener esas ideas y hacer un contrato dando un 10 por ciento de garantía durante cien años, ese contrato daría lugar á protestas infinitas y habría que rescindirlo, pero siempre con pérdida inmensa para el Estado.

El señor Orihuela.—Es verdad que un capital puede amortizarse en el término de veinte años con un tanto por ciento de interés, pero este tanto por ciento es muy diferente según el país donde se contrate. Si en Europa el cinco por ciento es suficiente para amortizar un capital, en el Perú no es suficiente ni con el diez por ciento. Pero como aquí no se trata de amortizar el capital sino simplemente de encontrar constructores, lo mejor es una de dos cosas: ó quitar el término durante el que se paga la subvención, ó en caso de conservarlo fijar la ganancia

de los constructores dentro de un término razonable que no pase del diez ó doce por ciento.

El señor Ward.—Voy á hacer el recuerdo de la experiencia que tiene el país al respecto. Cuando se construyó el ferrocarril de Arica á Tacna, en el que se estipuló exactamente con la misma amplitud el tiempo en que debía pagar el Gobierno la garantía; habiendo sabido el Gobierno que esa línea producía ya bastantes utilidades para librar al país de ese compromiso, envió á un señor Ureta para que examinase las cuentas de la sociedad explotadora, quién al año siguiente hizo cesar dicha garantía, conforme con lo estipulado en el contrato y pidió que se exigiera á la empresa que devolviese los intereses que había recibido á mérito de la subvención, tan pronto como las utilidades pasasen del tipo fijado; lo que jamás supo á lo que ascendían y por consiguiente nada se devolvió.

El señor Rodolfo.—Creo que la observación del H. señor Orihuela tiene un fundamento verdadero, porque efectivamente, nadie va á construir un ferrocarril con una subvención de 5 por ciento, si la obra no cuenta con grandes perspectivas; y tiene mucha razón S.Sa. cuando dice: que no se bará esa línea, porque esos ferrocarriles de interés del Gobierno, sea para su seguridad interior ó exterior, nunca será propuesto construirlos por particulares, porque esa clase de ferrocarriles, que pueden poner en peligro los capitales invertidos en su construcción, esos no los acometen jamás los negociantes;—los capitalistas no se ocuparán sino de aquellos ferrocarriles que ofrezcan perspectivas más ó menos probables, para los que la garantía de veinte años es suficiente. Lo que es para los otros no vendrán propuestas en ninguna forma, porque no es bastante aliciente para el capital empleado el 5 por ciento y no vendrán, porque aquí no pasa lo mismo que en Francia; allá ciertos capitalistas entran en la construcción de esas vías, porque ellos no pretenden sino la percepción de los intereses naturales, y esos capitalistas no mandarán sus capitales al Perú, porque ellos persiguen una producción



fija y no salen de ese círculo. En Francia hay una multitud de negocios en que el capital invertido obtiene el 4 y el 3½ por ciento, y los únicos capitales que vendrán al Perú serán de los que crean que el negocio produzca un 15 ó 20 por ciento; sólo vendrán á invertir su capital en la construcción de ferrocarriles los que abriguen esas esperanzas en el Perú; y, como digo, aquellos ferrocarriles que se construyan aquí como seguridad interior ó exterior no encontrarán proponentes, esto es evidente; los negociantes solamente se ocuparán de aquellos ferrocarriles de minas ó agrícolas de provenir probable; pero jamás emplearán capitales en ferrocarriles que no tengan estos alicientes. En esta parte es, pues, atendible la observación del señor Orihuela.

El señor Presidente.—Se va á leer nuevamente el artículo introducido por la Comisión Principal de Hacienda.

El señor Secretario.—(Leyó).

El señor Alvarez Calderón.—VE. acaba de indicarme que encontraba oscura de redacción en este artículo del proyecto, y evidentemente ha habido un error que también constató el señor Ministro.

La diferencia es esta: se trata, sin duda, en la mente del Gobierno el garantizar el 6 por ciento del *capital* invertido en la primera forma; y en la otra pagar hasta el 5 por ciento del *costo* de la línea durante 20 años; pero el artículo dice: garantizar el 6 por ciento sobre el *costo* de la obra y abonar el 5 por ciento sobre el capital invertido lo que variaría la mente del artículo. Hay, pues, una contradicción en el tenor literal; por eso consultando al señor Ministro la Comisión rectificó la adición cambiando la frase *sobre el costo de las líneas*, con esta otra: *sobre el capital invertido*, con lo que queda perfectamente expresada la idea del Gobierno.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Estoy conforme Excmo. señor.

El señor Rodolfo.—Sería conveniente que el señor Alvarez Calderón, nos explicase la diferencia que encuentra entre capital invertido y costo de la obra. Puede suponerse que capital invertido envuel-

ve aquellas obligaciones que se contraen á precio nominal y que no producen resultado, puede interpretarse en fin en muchos sentidos; por lo que sería muy conveniente que S.Sa. nos manifestase las diferencias que encuentra en esas frases.

El señor Alvarez Calderón.—Excelentísimo señor: Es bien fácil de explicar. El interés del 6 por ciento que se compromete á pagar sobre el capital se refiere al resultado del negocio: si hay ganancia no se paga nada, si hay pérdida se paga la suma necesaria para que el capital perciba el 6 por ciento; de manera que si, por ejemplo, las utilidades no llegan sino al 3 por ciento, sólo se pagará otro 3 por ciento, para que el empresario obtenga un rendimiento de 6 por ciento de su capital.

Y en la 2a. forma se paga el 5 por ciento del costo de la obra siempre, haya ó no ganancia, de modo que es bien clara la diferencia.

El señor Rodolfo.—Está bien entendida la diferencia que hay entre el 5 por ciento fijo y el 6 por ciento diferencial, que bien puede ser total ó parcial, según lo que produzca el negocio; eso lo entendemos perfectamente; lo que no entendemos es la diferencia que hay en las frases, y, parece que la Comisión quiere decir que el Gobierno pagará la diferencia entre el 6 por ciento y el producto líquido, pero no se dice claramente que ese 6 por ciento es la utilidad que se asegura á la empresa: esto no está bien expresado y debería expresarse más claramente, que este 6 por ciento, no es sino de garantía.

Si cree S.Sa. que no está bien expresado que el 6 por ciento es simplemente garantía, se puede buscar el medio de expresarlo de un modo claro; pero el cambio de palabra no salva la cuestión.

El señor Alvarez Calderón.—Creo que quedaría más claro el artículo si, además de la modificación introducida, se digiera: *subvención*, en lugar de *garantía*; porque verdaderamente la idea del Gobierno y del señor Ministro, al darle la segunda forma, no tiene por objeto garantizar el 5 por ciento sino,



subvencionar con el 5 por ciento; así queda bien marcada la diferencia que pide el H. señor Rodulfo [leyó].

El señor Rodulfo.—Debe decirse: pagando, para que no se confunda con el otro modo de que también se habla.

El señor Presidente.—Se puede emplear una palabra que aclare mejor la idea expresada por el H. señor Alvarez Calderón. Por ejemplo: un ferrocarril que vale 500,000 libras, tendría el Gobierno que dar lo necesario para cubrir los gastos y además el servicio del capital empleado; pero en el 2o. caso se trata de reembolso del capital empleado, y eso, sí, exigirá que se diga el costo de la obra. Puede modificarse usando la palabra reembolso en vez de garantía.

El señor Rodulfo.—La modificación propuesta por VE. tiene un sólo inconveniente, y, es, que la palabra reembolso significa hacer entrar en la caja todo lo que de ella ha salido, y sólo se debe devolver el capital; no se devuelve lo que ha salido, porque ha salido una parte por capital y otra por intereses: es lo mismo que decir integrar en parte; no se puede integrar en parte. Son pequeñas diferencias en las palabras. Me parece que se puede decir: pagando una cantidad fija de 5 por ciento durante 20 años, sobre el costo de la obra.

El señor Alvarez Calderón.—La Comisión acepta la palabra pagando.

—Dado por discutido el inciso, se procedió á votar y fué aprobado en los siguientes términos:

“Art. 3o.—El Poder Ejecutivo llevará á cabo la construcción de estas líneas en alguna de las formas siguientes:

A.—Concediendo la construcción y explotación por 99 años con la garantía del Estado durante 20 años del interés de 6 por ciento sobre el capital invertido, ó pagando una anualidad fija hasta por 20 años, que represente el 5 por ciento del costo de la obra.”

El señor Presidente.—Se pone en debate el inciso B.

El señor Alvarez Calderón.—La Comisión de Obras Públicas en su dictamen en mayoría ha propues-

to una fórmula para llenar ese claro del proyecto de ley.

El señor Secretario [leyó].

El señor Presidente.—La objeción que ha hecho la mayoría de la Comisión de Obras Públicas se refiere á la incógnita que encierra este artículo, respecto á la cantidad á que debe ascender la subvención.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—El Gobierno, cuando se redactó este artículo, no tenía datos exactos de las cantidades que se podían asignar como subvención kilométrica, y esta idea se recogió de una publicación hecha por el señor Elmore, tratando del ferrocarril intercontinental, quien á su vez la tomó de la forma de un ferrocarril en Méjico, por eso vino el proyecto dejando la cantidad en claro, con el propósito de ponerse de acuerdo el Gobierno con los miembros de la Comisión, para fijar la suma.

Las cantidades fijadas por la Comisión de Obras Públicas, tienen desde luego este primer inconveniente, ser sumas fijas; de ninguna manera convendría y este es el propósito principal que ha precedido en toda la formación de este proyecto de ley y para señalar forma conveniente tendría que agregarse aquí la palabra hasta, y decir hasta tanto por ciento del costo de las obras.

Tomando por base el costo presupuesto por la Comisión de Obras Públicas para el ferrocarril fluvial, 30 por ciento sería sobre £ 5,000, más ó menos £ 1,500. El 15 por ciento sobre dos mil, que puede costar la sección entre el Cuzco y Sicuaní; esto me parece poco.

Por otra parte, dejando cierta latitud en la ley podría llegar, suponiendo un caso muy favorable para el Estado, á provocar cierta competencia en los constructores en este punto; así es que me inclino porque este artículo vuelva á la Comisión, con el objeto de cambiar ideas y presentar mañana una fórmula concreta.

El señor Rodulfo.—Sin perjuicio de que pase á Comisión, yo creo que es conveniente para el Senado que cualquiera Senador haga indicaciones con sus conocimientos especiales. Yo tengo conocimientos



especiales en la aritmética. La subvención de 30 y 15 por ciento respecto de vías, por fáciles que sean, es insignificante; como límite sería una burla; no se haría nunca un ferrocarril con subvención de 15 ó 30 por ciento; y es desproporcional con la subvención de 5 por ciento durante veinte años. Si se regala 5 por ciento á una compañía que hace un ferrocarril durante veinte años, si se dá casi tanto como el interés que produce el dinero, si se dá una subvención que vale ciento por ciento del interés correspondiente en los bancos de Europa, al dar 30 por ciento, en este caso, se dá menos de la tercera parte del capital empleado; por consiguiente, la opción es clara, todos los contratistas obtarán porque se les dé el 5 por ciento durante veinte años y no el 30 por ciento de participación en el capital. Si se opta por este medio, perdónese me la observación, será el más práctico.

El año 64 ó 65, y este es argumento á posteriori, se concedió á un señor Ricker y Ca., el derecho de hacer el ferrocarril de Tlapacá con una garantía del 7 por ciento, se le otorgó una concesión para hacer el ferrocarril de Iquique á Sal de Obispo y de Pisagua á la Noria; esas dos concesiones tuvieron por base el 7 por ciento de garantía, y, como decía en antes, ningún capitalista europeo quizo emplear sus fondos aquí para ganar el interés correspondiente. Justamente, yo estaba en Europa muy niño, y me ocupaba aunque niño de estas cosas, lo que me ha dado experiencia aunque no ciencia, y ví á Ricker que se paseaba con su contrato en la mano ofreciéndolo con ese 7 por ciento, sin que nadie le hiciera caso; y se trataba del ferrocarril de Iquique á la Noria y de Pisagua á Sal de Obispo, que á los 4 ó 5 años se realizaban por empresa particular. En seguida se dió una ley general de ferrocarriles que tenía por objeto garantizar el 7 por ciento. Sin embargo, no se presentaron sino propuestas que estaban hechas por personas que no tenían un real de capital, y que no tenían, como dice el H. señor Capelo, ni el capital del dinero

ni el capital de la inteligencia, y, quizá, ni el capital de la honradez; presentaban sus propuestas y en seguida iban á buscar quien les comprara la concesión sin embargo el año 68 se estipuló esta forma que yo puedo calificar de monstruosa,—los tiempos han pasado felizmente.—Se dió á Meigs una inmensa cantidad de bonos para que los colocase como pudiera; sin embargo, él, que era empresario práctico para hacer ferrocarriles, los aceptó.

Yo creo, pues, que ese medio sería el más práctico, por ser el que la experiencia ha demostrado como único realizable.

Ofrecer el quince ó treinta por ciento, es ofrecer algo que no está en proporción con el seis por ciento de la otra combinación; con semejante tasa no se encontrará un sólo contratista; y, por eso, me parece que lo único practicable es fijar una cuota bien calculada, por que es el único medio como conseguiremos hacer el ferrocarril.

El señor Alvarez Calderón.—Yo creo que, después de aprobado el artículo 2º, es poco probable que se contrate el ferrocarril de Huancayo al Cuzco por este sistema, porque ese artículo dice: que solo se puede proceder á la construcción de los otros ferrocarriles mediante un contrato en que el Estado sólo se obligue al servicio del capital invertido, y como ya hemos demostrado antes, que con cien mil libras, no hay lo suficiente para contratar la construcción de todos los ferrocarriles, pagando una subvención por kilómetro construido, se puede anticipar que esa forma sólo será aplicable para el ferrocarril al Uca yali.

El inciso tal como está concebido dice: [Leyó]

En Méjico se han celebrado contratos con subvenciones desde veinticinco mil pesos hasta setecientos pesos por kilómetro; eso depende de las condiciones de cada ferrocarril; un línea que se construya en una región difícil, decierta, ó sin horizonte amplio de rendimiento, tiene que necesitar una subvención considerable, y, por el contrario, un ferrocarril con expectativas de producción importante é inmedia-



ta, necesitará solo pequeña subvención.

El verdadero factor es, pues, el rendimiento del ferrocarril. Así por ejemplo; dada las condiciones del Cuzco y la topografía de la región que va á atravesar el ferrocarril que allí se constituya, será poco costoso y solo se ha calculado su precio en dos mil libras por kilómetro—Este será, pues, un ferrocarril barato; ¿y por qué? por que hay en la región condiciones muy favorables, tanto que se ha creído que esa línea podrá ser construida por acción privada, y según tengo entendido, la Pesuvian Corporation, ha estado alguna vez inclinada á construirla en cumplimiento de lo estipulado en su contrato.

En cuanto á la entidad de la subvención, yo considero que el 30 por ciento del costo en la región fluvial, es poco, pero debe tenerse en cuenta que tambien se concede la propiedad perpetua de la línea, ya esto es apreciable.—Evidentemente que habra mayores facilidades para celebrar contratos si se autoriza para subvencionar al empresario con el 50 por ciento en lugar del 30 por ciento del valor propuesto; pero creo que la propiedad perpetua del ferrocarril será tambien un aliciente poderoso.

El señor Rodulfo.—Como es bueno que la Comisión tenga todos los datos necesarios, puesto que no todos los senadores somos miembros de la Comisión, diré unas cuantas palabras.

Parece que el H. señor Alvarez Calderón se asusta con el 50 por ciento, sin tener en cuenta la importancia del producto de los tabacos, en los años próximos. Voy á hacer ver á S.Sa. que, en la forma en que se van á obtener los rendimientos del tabaco, alcanza para todo eso; y creo que mis HH. compañeros estarán muy satisfechos con saber que la renta de los tabacos nos dará la cantidad suficiente para construir ferrocarriles por valor de nueve ó diez millones de libras esterlinas, si son exactos los cálculos del señor Ministro de Hacienda.

Trescientas mil libras dará, al seis por ciento, el servicio de cinco millones de libras. Pues, bien, si se

acepta la indicación que he hecho, de que se subvencione hasta la mitad del valor del ferrocarril, es claro que se podrán emplear en ferrocarriles diez millones de libras; cinco millones con que contribuirá el Gobierno en bonos, y cinco millones el capitalista. Si no llega sino á la tercera parte, suponiendo que el estanco del tabaco no dé sino doscientas mil libras, en lo cual yo mismo convengo, á pesar de que he combatido ese proyecto, evidentemente que se pueden construir ferrocarriles por valor de seis millones seiscientas sesenta y seis mil seiscientas sesenta y seis libras, y con esa suma quedamos satisfechos; porque con esa suma se puede construir el ferrocarril fluvial y los otros ferrocarriles, que juntos no suman los 7.000,000 de libras. La verdad es que la experiencia ha demostrado que los contratos que tienen por base una garantía, son enteramente teóricos entre nosotros.

Si damos de una vez bonos, lo único que podría suceder es que sobreviniera una catástrofe nacional y que se dejara de hacer el servicio; pero si simplemente se ofrece una garantía, puede suceder el caso de que no haya puntualidad para pagarla, y ya están acostumbrados los capitalistas europeos á ver cómo cumplimos nuestras garantías; y la prueba es que durante la época del guano y del salitre no se pudieron hacer ferrocarriles en esa forma. Así es, pues, que llamo la atención del Senado hacia este punto, para que se fije si no tiene nada de exagerado poner un límite, por lo menos del cincuenta por ciento.

Respecto á la particularidad del ferrocarril de Sicuaní al Cuzco, estoy seguro de que no habrá nadie que lo construya con una subvención de quince por ciento; y la razón es clara: el quince por ciento es menos de la sexta parte de cien; y, si se garantiza solo con esa cantidad, equivale á una garantía de menos del uno por ciento; y nadie se comprometerá á hacer el ferrocarril en esas condiciones. Si hay interés en construir el ferrocarril de Sicuaní al Cuzco, será porque se cree obtener el siete ú ocho por ciento de ganancia; y, claro está,



que calculado ese interés agregarle apenas uno por ciento más no es suficiente incentivo, y por ello creo que, en este ferrocarril, si no se necesita el cincuenta por ciento, como en otros ferrocarriles que no son productivos, se necesitará por lo menos el 30 ó 40 por ciento, y la Comisión debe fijarse bien en ésto.

Claro está que si el Gobierno es malo siempre abusará; yo tengo mucho respeto por el Gobierno actual, por el Jefe del Estado y por sus Ministros; pero, además, nosotros debemos confiar en la entidad que gobierna; si el Gobierno es malo, atacará nuestras propiedades y nuestra honra, y á nada conduce, pues, que le entreguemos lo más y no lo menos; pues con autorización ó sin ella, un Gobierno malo hará tanto, que siempre tendrá déficit el presupuesto, y se derrocharán los recursos fiscales. Tenemos, pues, que confiar en esa entidad; y si el Congreso del porvenir no controla al Gobierno, supuesto que sea malo, quiere decir, que el Perú está destinado á llegar, por la ley de la evolución, después de 100 años á otro modo de ser. Pero, por ahora, tenemos que esperar que se perfeccionen las condiciones de la administración pública, y, que, en el futuro, tengamos tan buenos administradores ó mejores que aquellos que tenemos al presente.

—Consultado por SE. si el inciso volvía á Comisión, la H. Cámara resolvió afirmativamente.

El señor Presidente.—Se pone en debate el inciso C.

El señor Secretario.—[dió lectura al inciso].

El señor Rodulfo.—La única observación que tengo que hacer sobre este inciso, es volver sobre el error que cometí al principio de la discusión, ocupándome de él cuando debía ocuparme del artículo segundo; pero ahora sí vienen al caso las observaciones que hice.

Yo creo que se debe recomendar á la Comisión, donde ha pasado el artículo anterior, que se ocupe de este asunto, porque se ve que la emisión de bonos es una de las cuatro alternativas fijadas en el proyecto, pero que no se refiere á la subvención; y, es necesario que el inciso anterior diga claramente que,

para pagar esa subvención de tanto por ciento, se pueden emitir bonos.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Esto lo dice el artículo quinto, que pido se lea por vía de ilustración.

El señor Secretario lo leyó.

El señor Rodulfo.—No satisface esa disposición, porque dice: “los ferrocarriles se harán de este modo: por garantías de 99 años ó pago de 20 anualidades de 5 por ciento”; en seguida dice: “por subvención” y luego dice: “por cuenta del Fisco, emitiendo bonos” y luego agrega: “la emisión que se paga para la ejecución de esta obra, no es sino en caso de que ésta se verifique por cuenta del Gobierno”.

El señor Alvarez Calderón.—Yo creo que el propósito del señor Rodulfo está cumplido con la redacción del artículo segundo, pero no veo inconveniente para que se aclare en la forma que él desea. Me parece que ya queda facultado el Gobierno para emitir bonos, tanto para construir directamente ferrocarriles como para celebrar un contrato; porque el artículo dice: “mediante un contrato por el cual el Estado se obligue al servicio del capital invertido; pero tiene razón el señor Rodulfo al desear que la ley sea bien terminante.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Las observaciones del señor Rodulfo deberán tenerse en cuenta cuando se discuta el artículo quinto.

El señor Capelo.—Sobre este inciso yo desearía tomar una parte viva en la discusión.

El señor Presidente.—Tómela Su Señoría.

El señor Capelo.—(continuando) Yo creo que este inciso debe suprimirse; y sería muy feliz si con este fin llegase á inclinar el ánimo de los señores Ministros.

Esta parte se reduce á emitir bonos que se darán al 6 por ciento de interés y 2 por ciento de amortización; es decir, á crear una nueva deuda interna, como la anterior, que ganaba el 6 por ciento de interés y el 2 por ciento de amortización y yo no creo equivocarme al asegurar desde ahora, sin ser profeta, que esto no se verificará. No



es posible tampoco cotizar la firma del Estado en dos tipos distintos; si la deuda interna existe al tipo del 8 por ciento porque gana el 1 por ciento de interés y representa un capital que fué íntegro en su tiempo, cómo es que ahora el mismo Estado quiera emitir bonos por valor nominal; esto traería dificultades al Gobierno y, por consiguiente, consecuencias más serias; y desearía que los señores Ministros meditasen mucho sobre este punto que yo considero trascendental é inútil insistir más sobre él.

Viniendo ahora al lado práctico que se persigue por el Gobierno, cuál es el de conseguirse fondos, para que sean ejecutados directamente los trabajos por la administración pública, esto es indudablemente malo; no hay país en la tierra que haya conseguido buen resultado. Con este método, en ninguna obra lo menos que habrá que hacer será constituir una compañía que se encargue del manejo de esta empresa y que emita bonos, que serían bonos de la empresa, no del Gobierno; serían acciones de la compañía para construir los primeros tramos del ferrocarril al Ucayali. Esta empresa con las condiciones del Código de Comercio toma nacimiento en virtud del contrato que hace con el Perú para emitir bonos como lo hizo la Peruviana; la empresa colocará sus bonos apoyándose sobre el Gobierno por el 5 por ciento de subvención que este acuerde; pero esto ya es distinto, aquellas emisiones ó bonos, recaen sobre dicho ferrocarril que es hipoteca real, constituida por empresa particular ante los accionistas que dieron sus capitales; y entre las diferentes garantías que tendrán, una de ellas será la del 6 por ciento que da el Gobierno ó la subvención del 5 por ciento sobre el valor de la línea.

Así es, pues, que creo que puede suprimirse esta parte, porque la compañía misma no la necesita.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—No he llegado á comprender bien los temores del señor Capelo, sobre este inciso. El parte de la idea de que los bonos tienen que colocarse dentro del país, pero como dice la ley pueden colocarse

dentro ó fuera, y yo no veo inconveniente que el artículo exista en esa forma. Si los bonos llegan á colocarse dentro del país, éste será un signo de gran mejoramiento económico nacional, pero como digo pueden colocarse dentro ó fuera del país. El señor Capelo no cree en la eficacia de este artículo, y dice que puede suprimirse porque lo cree inútil, por lo mismo yo le suplico que lo deje.

En cuanto á la idea de que los bonos sean de la compañía y no del Gobierno, debo manifestar lo siguiente: la compañía de que se ocupa esta ley podrá ser constructora á ciertos plazos y las obligaciones son á largo plazo, por eso si se realiza la construcción por medio de una compañía nacional, lo que sería benéfico para el país, esos bonos tendrían que ser de la responsabilidad del Estado.

Estas son las razones que tengo para sostener el inciso en discusión.

El señor Capelo.—Excmo. señor: Pido al señor Ministro, como transacción, que aplacemos el inciso para que vuelva á Comisión.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—No hay inconveniente.

El señor Presidente.—Vuelve el inciso á la Comisión.

—Se leyó y puso en debate el inciso D.

El señor Alvarez Calderón.—En ese inciso hay un error, en la cifra debe decir 60.

El señor Capelo.—Yo no lo observaré aunque estoy en contra del artículo; porque creo que no llegará á realizarse.

El señor Alvarez Calderón.—La Comisión, Excmo. señor, ha creído que sobre todas las formas propuestas ésta era la menos conveniente.

El señor Presidente.—Pero la Comisión podría ser más explícita y estar en contra de la 1.ª parte.

El señor Alvarez Calderón.—Nó, excelentísimo señor, porque mayor que la inconveniencia de la forma, la Comisión encuentra necesaria la construcción de ese ferrocarril.

—Sin otra observación, se dió por discutido el inciso, y, procediéndose á votar, resultó aprobado.

Dice así:



"D. Ejecutando las obras por administración, ó en la forma indicada en el artículo 7o".

—Se leyó y puso en debate el artículo 4o. del proyecto.

El señor Presidente del Consejo de Ministros. Este artículo está sustituido por el que presentó la Comisión.

El señor Presidente.—La Comisión Principal de Hacienda dice lo siguiente: [leyó].

El señor Alvarez Calderón.—El señor Ministro alude sin duda á la discusión que tuvo lugar el primer día, en que, refiriéndose S.Sa. á estas observaciones, manifestó que la mente del Gobierno había sido proponer una suma mayor para la construcción de ferrocarriles, pero sólo desde el año 1905; y que aceptaba por eso el aumento que la Comisión proponía, porque estimaba más conveniente á los intereses del Estado, que ese aumento se expresara en cifras concretas, en lugar de decir sólo el producto íntegro de la renta del tabaco; por eso se han fijado ahora las cantidades precisas que, á juicio de la Comisión, deben considerarse en el presupuesto de la República desde 1905.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—La cifra que el Gobierno puede dedicar desde 1904 es de libras 100,000, reduciendo la parte correspondiente á los meses que no surte su efecto la ley de tabacos, sujeta á la revisión de la Cámara de Diputados, porque fué en el supuesto de que ese aumento á los tabacos fuese sancionado en tiempo, que el Gobierno señaló soles un millón para 1904; si los aumentos comienzan en el mes de marzo quedará reducido el millón de soles en la parte proporcional que corresponde á enero y febrero. En 1905 el Gobierno propone dedicar al fondo destinado al servicio de esta ley libras 150,000; en 1906, £ 200,000; en 1907, libras 250,000. Después de 1907 se puede fijar £ 250,000 en lugar de la fórmula de que hablé el primer día, esto es dedicar la totalidad de la renta del tabaco; porque la totalidad no es cantidad fija: que es lo que se necesita si se trata de garantizar capitales. Más preciso es indicarla cantidad y estas libras 250000 corresponden á una

suma de dinero suficiente para garantizar un capital de cerca de libras 3.000,000.

Propongo que se sustituya el artículo en debate con el que acabo de leer, esto es en la ejecución de estas obras ó en su garantía se invertirán en 1904 libras 100,000, reduciendo lo que corresponda á los meses de enero y febrero; en 1905, libras 150,000; en 1906, libras 200,000; en 1907, libras 250,000; y en adelante libras 250,000; agregando que esta cantidad será de forzosa comprensión en los presupuestos ordinarios correspondientes á cada año.

El señor Presidente.—Como las comisiones se van á ocupar de dos artículos, podría aceptar el señor Ministro que éste volviese á Comisión.

El señor Orihuela. — Excmo. señor: Antes de que vuelva á comisión desearía advertir que ésta tenga presente que uno de los motivos principales porque el Gobierno ha presentado este proyecto, señalándole la renta del tabaco, es porque esta renta se presta para ofrecer garantía segura á cualquiera compañía nacional ó extranjera; y si sólo se designa cantidad fija y nó la totalidad, no sería posible ofrecer esa garantía con la seguridad que sería de desearse para la construcción de ferrocarriles.

El señor Presidente.—La Comisión tendrá presente la observación hecha por el honorable señor Orihuela.

El señor Rodolfo.—La Comisión la tendrá presente; pero debe ser sin perjuicio de señalar la suma y la renta misma total; es decir, una y otra; porque pudiera suceder que no diera las £ 250,000 el impuesto, y hubiera que buscar de otra parte para que tuviera una garantía personal y otra real.

El señor Presidente.—Vuelve el artículo á comisión.

En seguida, S. E. suspendió la sesión por 5 minutos.

Continuando la sesión, se leyó y puso en debate el artículo 5o. del proyecto.

El señor Coronel Zagarra. — Este artículo se refiere al anterior [leyó.]



El señor Alvrarez Calderon. — Se refiere, evidentemente, al anterior, pero puede subsistir el que se ponga £ 100,000.

El señor Presidente. — La observación del H. señor Coronel Zagarra la considero fundada, porque se refiere á un artículo que ha vuelto á comisión.

El señor Coronel Zagarra. — Se refiere á un artículo que no se sabe si será aprobado.

El señor Presidente. — Entonces vuelve el artículo á la Comisión, y por la misma razón, también, los artículos 6o. y 7o.

El señor Rodolfo. — La Comisión debe tener en cuenta que, tanto en este artículo como en los relativos á la dedicación de la renta del tabaco, debe haber dos garantías: una real y otra personal; porque no puede haber caso en que se empeñe la garantía real sin empeñar la personal. Es claro que si la garantía de los tabacos no subsistiese se pagaría de otra renta cualquiera. Eso debe tener presente la Comisión.

—Se leyó y puso en debate el artículo 8o. del proyecto.

El señor Rodolfo. — Este artículo aunque no lo dice, parece que se refiere á la facultad que tiene el Gobierno de hacer construcciones por cuenta propia. Yo creo que, hasta cierto punto, amalgamando estas cosas, podría resolverse el problema, porque entonces, resultaría que se deja de hacer lo que no quiere el H. señor Capelo que se haga, si es que hay alguna compañía que tenga elementos propios.

El señor Capelo. — Aquí el inconveniente serio; es que creo que esta facultad es inmanente del Poder Ejecutivo, y la prueba es que así se hizo con la compañía de recaudación fiscal y creo que con la salinera; lo que abunda no daña, y no hay tropiezo para que se apruebe.

El señor Rodolfo. — La compañía de recaudación fiscal y la salinera se hicieron con autorización especial, no como facultad del Ejecutivo; quizás nosotros cercenamos muchas de sus facultades al Ejecutivo, por resultado de la vida práctica que hoy se lleva y que cansti-

tuye un paso adelante; pero, sin embargo, á veces dá al Congreso facultades que no debe dar.

—Dado por discutido el artículo, se procedió á votar y fue aprobado.

Dice así el artículo:

“Art. 8o. El Poder Ejecutivo podrá promover la formación de una compañía nacional ó extranjera que construya ó explote los ferrocarriles, materia de esta ley.

—Se leyó y puso en debate el artículo 9o.”

El señor Presidente. — En este artículo propone la Comisión que se suprima la parte final, que limita el 50 por ciento de la parte erogada de la compañía, cuya formación propone el Gobierno; no sé que opinión tenga el señor Ministro.

El señor Presidente del Concejo de Ministros. — Excmo. señor: No hay inconveniente para aceptar la modificación propuesta por la Comisión siempre que sea en forma facultativa, que no sea obligatorio para la compañía desde luego, desembolsar la totalidad de su capital ni que quede reducida su obligación al pago del 50 por ciento.

Creo que quitándole al artículo la parte relativa al desembolso de capital queda la ley perfectamente; la Compañía se constituirá con un capital no menor de cien mil libras.

El señor Alvarez Calderon. — La Comisión por su parte, acepta, porque no ve la necesidad de imponer la erogación del capital total, si no es precisa.

—Sin otra observación, se dió por discutido el artículo y fué aprobado en estos términos:

Art. 9o. La Compañía se constituirá con un capital no menor de £ 100,000.

—Se leyó y puso en debate el artículo 10.

El señor Capelo. — Creo que podría suprimirse ese artículo, porque desde que hay un artículo que dice [leyó], y después se fija el monto de su capital, toda lo demás son trabas que el Gobierno haría bien en suprimir, porque quizás podría encontrar más tarde tropiezos. Esta Compañía no puede vivir sino bajo la base del crédito y ese crédito no



se logra sino según la manera como se constituye; por consiguiente en interés de la Compañía y el Gobierno está que se constituya de la manera mejor posible. Debía suprimirse el artículo.

El Presidente del Consejo de Ministros.—Acepto la idea del H. señor Capelo sobre el particular; pero no lo haré sin explicar los motivos de estos dos artículos.

Como el Gobierno señalaba como obligatorio para la Compañía el desembolso de cincuenta mil libras se hizo este calculo: 50 por ciento del capital invertido, en obras efectivas y el por ciento de responsabilidad personal de los accionistas constituía para el Gobierno una garantía de cien mil libras y por eso en el artículo se limitaban las emisiones á cien mil libras, para que en ningún caso fuera mayor que la garantía que tenía el Gobierno; pero como dice muy bien el H. señor senador todos estos artículos entran en las atribuciones del Gobierno y por eso los retira para que vuelvan á comisión.

El señor Capelo.—Todos estos artículos 10, 11, 12, 13 y 14.—(Le-yó).

Todos se refieren á la constitución de la Compañía por consiguiente el Gobierno los comprenderá en un decreto, que se convertirá después en escritura pública; no tiene razón de ser como artículos de una ley.

Con el hecho de haberse publicado este proyecto ya el público conoce hasta donde puede ir el Gobierno en materia de concesiones y consignados en la ley; más bien harían daño. La Compañía está vivamente interesada en que su organización inspire confianza al público, y el Gobierno está interesado en que la Compañía descanse sobre bases sólidas; por consiguiente, les conviene al Gobierno y á la Compañía, que ésta se constituya de la mejor manera posible: están de más esos artículos.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—En cuanto á estos artículos no me parece exacto lo que dice el H. señor Capelo, porque tienen por objeto darle á la compañía el derecho de gravar los ferrocarriles que son del Gobierno y el Go-

bierno mismo no podría gravarlos sin autorización del Congreso. Además imponen al país responsabilidades, tanto por kilómetro y eso tampoco lo puede hacer el Gobierno sin autorización.

Lo que podemos hacer es mandarlos á la Comisión para que les de unidad.

El señor Capelo.—Bueno. Entonces vendrían los artículos, no en forma relativa á la compañía, sino como artículos sueltos; el Gobierno podrá estipular tal ó cual cosa.

—Volvieron los artículos á la Comisión.

—Se leyó y puso en debate el artículo 15.

El señor Rodolfo.—A ese artículo me opongo resueltamente, Excmo. Sr. Siempre que un negociante hace una operación tiene en vista una ganancia desconocida, pero que él calcula en la mayor posible, se va á las nubes; pero si el que le dá el derecho de ejercer sus aptitudes en un negocio cualquiera, en un instituto de Hacienda ó de Comercio le dice: Yo que tengo el derecho de hacer este negocio, se lo cedo á Ud. corra Ud. todos los riesgos, pero le advierto que, en cuanto el negocio sea bueno y la ganancia apreciable, se lo quito; así, no se encontrará jamás un individuo con quién hacer negocio.

Cuando los contratos deben producir esa resultante clara y determinada, se puede estipular esa cláusula; pero en el caso presente, el que construya ese ferrocarril va á correr ciertos riesgos; tengo seguridad que será muy difícil encontrar el concurso de diversas entidades que vengan á disputárselo; por consiguiente, no debemos quitarles sus perspectivas diciéndoles: no pasarán Uds. del tanto por ciento que ganan en Europa; sino que en materia de ilusiones, debemos dejarlos que se vayan hasta la vía lactea.

Quiere decir: que yo he expuesto mis capitales á grandes riesgos, que yo he hecho mil sacrificios, para que en cuanto el negocio sea bueno el Gobierno me lo quite; no Excmo. señor: Aquí vendrán capitales á trabajar en ferrocarriles, como vienen capitales á trabajar en minas, con la esperanza de obtener gran-



des utilidades; por eso me opongo al artículo.

Repito; estará buena esa cláusula cuando se trate de negocios ciertos y determinados, pero no cuando se trata de ferrocarriles aereos que nadie sabe lo que será; debemos dejarles, en este caso, todas sus ganancias.

Esta cláusula es buena cuando se trata de ferrocarriles que puedan convertirse en ferrocarriles de seguridad y se cree necesario hacer la expropiación más tarde, en vista de un interés público mucho mayor; pero aquí no se trata sino de finanzas; yo comprendo que el señor Ministro acepte la cláusula, por que tenemos la costumbre de tomar todos los sistemas; pero éste tiene el inconveniente de destruir la perspectiva lógica de hacer grandes negocios.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—El señor Rodolfo concluyó sus palabras modificando lo absoluto de su principio, porque al levantarse de su asiento dijo: me opongo terminantemente y estoy en contra; y al fin de su discurso dijo que convenía en que la cláusula era buena en tales y cuales contratos; estos son precisamente los de ferrocarriles, y yo sostengo que siempre que intervenga en esta clase de contratos procuraré que se ponga esta cláusula, porque en principio esta cláusula es aceptable en todos los negocios, tanto entre particulares como entre estos y el Estado; lo único que se necesita es que la indemnización salve esa injusticia aparente que tiene la cláusula.

El señor Rodolfo podrá discutir si el veinte por ciento que el Gobierno piensa pagar es poco ó mucho, pero no el principio en sí; supongamos que esa Compañía obtenga grandes beneficios en su contrato, y hubiese otra que se resignase á ganar menos, eso no le debe preocupar al Estado. Supongamos otro caso que esta compañía ofreciera dificultades para ejecutar las obras, porque los contratos no pueden prever todos los casos á que la malicia puede acogerse para eludir el cumplimiento de las obligaciones, entonces se vería el Estado comprometido con fuertes sumas de di-

nero que había entregado y los ferrocarriles no se harían, y la única manera de salvar estas contingencias es darle al Gobierno el derecho de liquidar la Compañía pagando una indemnización por lucro cesante.

El señor Rodolfo.—Cuando yo al terminar mis palabras modifiqué aparentemente, mi primera declaración, no tuve intención de modificarla respecto al punto principal.

Lo que quize decir es que habían casos de otra clase de negocios, por ejemplo: si se tratara de vías militares para la defensa nacional, que hubiese verdadero peligro público en continuar el contrato en circunstancias determinadas.

Volviendo á la argumentación del señor Ministro, le diré que si se trata de negocios, en que no se va á buscar ganancia extraordinaria sino ganancias naturales y fijas, como sucede en esa compañía de Recaudación y en la Salinera, la cláusula no tiene inconveniente ninguno, porque en tonces el que va á contratar sabe que no tendrá nunca una ganancia superior á la indemnización que se le podría pagar; pues, lo que buscan los accionistas de la compañía Recaudadora y de la salinera es que su capital les produzca el 10, 12 ó 15 por ciento; y puedan calcular casi matemáticamente el resultante del negocio para estar seguros de que, ni su capital ni su interés más ó menos aproximado corren riesgo; en esos casos si se les puede pagar por lucro cesante el 15 ó 20 por ciento.

Lo que decía el señor Ministro relativo á que yo podría objetar solamente la cantidad, tiene de verdadero que se puede levantar la cifra de manera que ya no fuera conveniente para el Gobierno, como por ejemplo, si se señalara el 100, ó 200 por ciento, porque así es cierto que se deja la perspectiva de duplicar ó triplicar el capital, lo que es equivalente á las inciertas ganancias que se esperaban; pero entonces, habrá el inconveniente de que esta facultad que se da al Gobierno de desahuciar su contrato, será tan costosa que deja como inútil la cláusula.

Todo lo que no sea, pues, señalar una suma proporcionada á las ga-



nancias inmensas que se esperan, me parece que alejaría postores; y como el señor Ministro debe convenir que una de las grandes dificultades es encontrar postores, no debemos quitarles nada que pudieran alucinarlos; y, sobre todo, la perspectiva de que sus capitales les puedan producir el doble ó triple.

Por lo demás, es cierto que si se pusiera en vez del veinte el ciento por ciento, eso sería halagador para los postores; pero, entonces, sería tan problemático para el Gobierno verificar la operación, llegando el caso, que la cláusula no tendría objeto.

El señor Alvarez Calderón.—Estudiando este proyecto de ley, se deduce que la idea del Gobierno al pedir la autorización para promover la formación de una compañía con un capital de cien mil libras, no es que esta compañía construya los ferrocarriles propuestos, sino que sirva de intermediaria entre el Estado y los constructores, para que se puedan celebrar contratos que permitan al Gobierno hacer esos ferrocarriles, sin los inconvenientes que tendría su ejecución directamente por el Gobierno.

Planteado el asunto bajo este punto de vista, creo conveniente que se mantenga esta cláusula, si no con el veinte por ciento, con una suma prudente, para que en el momento necesario pueda el Gobierno liquidar esa compañía que no ha tenido por fin sino servir de intermediaria entre el Estado y el verdadero constructor de las líneas.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Para conciliar las ideas emitidas por los señores Alvarez Calderón y Rodulfo, mejor es votar por partes el artículo: primero sancionar el principio de la liquidación forzosa previo pago del lucro cesante sin poner la cantidad y después señalar la cantidad, que se crea conveniente.

El señor Presidente.—Se votará por partes.

El señor Rodulfo.—Mi objeto es que se dé al proyecto la mayor suma de facilidades, para dar más aliciente á los que vengán á hacer negocio; si imponemos algo que disminuya ese aliciente es trabajar en sentido contrario.

Yo desearía que en vez de decir hasta el 20 por ciento, se dijera hasta el 50 por ciento.

—Votada la primera parte del artículo, fué aprobada. Dice así:

“Art. 15. El Estado se reservará “la facultad de liquidar en cualquier momento la compañía constructora”.

El señor Presidente.—Se va á votar la segunda parte del artículo.

El señor Capelo.—Pero el 50 por ciento de 10.000,000 son 5.000,000 y valdría tanto como dar el capital para la obra.

Varios señores.—Mejor que vuelva á Comisión.

—Volvió á Comisión esta segunda parte del artículo.

—Se leyó y puso en debate el artículo 16.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Esta parte debe agregarse con cargo á los fondos votados en la presente legislatura para su ejecución, porque los estudios de ciertas líneas puede imponer gastos pequeños y el estudio de otras puede ser costoso; y como los estudios se hacen inmediatamente que se dé la ley, y no existiendo partida en el presupuesto, no podrán hacerse los estudios por falta de fondos, por eso propongo que se agreguen las palabras: con cargo á los fondos destinados para la ejecución de las obras mandadas realizar por esta ley.

El señor Capelo.—Excmo. señor: Este artículo, en sí mismo carece de objeto, porque el Gobierno tiene ese derecho, y yo preferiría en esta parte el dictamen de la Comisión en minoría que dice: (leyó).

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Según lo que acaba de manifestar el señor Capelo, la organización del cuerpo de ingenieros, es la organización completa de un servicio del Estado, q' tiene q' ser materia de un decreto supremo, y en caso de que no se encuentre el Gobierno con las facultades necesarias, formulará el proyecto respectivo para presentarlo en el Congreso ordinario próximo, organizando dicho cuerpo de ingenieros que, sea dicho de paso, está organizado en parte por el Gobierno anterior; pero de ningún modo se puede admitir la indicación del señor Capelo porque el pre-



supuesto está ya sancionado en ambas Cámaras; y por eso insisto que se vote el artículo con las palabras que propuse y que satisfacen por completo el objeto que se persigue, con lo que está de acuerdo el señor Ministro de Fomento, porque la organización del cuerpo de ingenieros será una de las preferentes atenciones del Gobierno.

El señor Capelo.—Deploro que su señoría no acepte la sustitución que propuse; pero creo que un cuerpo de ingenieros que no tenga por objeto estudiar la viabilidad del país, es inútil; yo sólo lo acepto con este objeto, porque para lo demás lo creo inútil; Creo otra cosa, que para los estudios que se preocupa el Gobierno de hacer en estos ferrocarriles tendrá más libertad de acción con una simple autorización que mandando proyectos de ley; pero para hacer todos estos estudios, para que los ingenieros estudien la viabilidad del país se necesita plata y ¿de dónde la sacamos? La idea del señor Ministro es con cargo á los fondos destinados á los ferrocarriles; pero eso mermaría los fondos destinados á estas obras y yo voy más allá, si están aprobados los presupuestos esto nada significa si el Gobierno tiene en su mano mandar una partida de L. 10,000 y si no es suficiente que pido 20,000.

Pero en fin, si con este esfuerzo no consigo nada, me someteré á lo que quieran.

El señor Zegarra.—Excmo. señor: La parte del dictamen de minoría referente á la organización del cuerpo de ingenieros no dejó de llamarme la atención, por cuanto ha sido ya propuesta por el Ejecutivo hace cosa de 3 años, y por oposición de S.Sa. el senador por Junín, parece que ese proyecto no pasó en esta Cámara; cierto que esa oposición no fué tanta á la formación del cuerpo, cuanto á los fondos que se creaban por el proyecto.

Ese proyecto abarcaba dos partes: en la primera, formación del cuerpo de ingenieros se dividía la República en zonas señalando ingenieros para cada zona; la segunda parte se refería á la creación de fondos para el sostenimiento de esos ingenieros, y se calcula-

ba en libras 6,000, señalándose el impuesto de un centavo, si mal no recuerdo, por cada papeleta de carga que pasara por los ferrocarriles; creo que este fué el motivo principal que hubo para no aprobar el proyecto.

Juzgo innecesario que se apruebe el artículo especial propuesto, que se refiere á la creación del cuerpo de ingenieros, porque ya existe como dependencia del Ministerio de Fomento; no hay sino organizarlo convenientemente para dedicarlos á los estudios que se persiguen.

Existiendo, pues, los ingenieros y una suma votada en el presupuesto para que llenen sus funciones, considero innecesario el que nos ocupemos en esta ley de la formación de ese cuerpo.

El señor Capelo.—Excmo. señor: La alusión hecha por el H. señor Zegarra me obliga á contestarle.

Efectivamente hubo una moción para crear un cuerpo de ingenieros, formando una cajita con un centavo por cada pasaje de ferrocarril, y de un modo incidental me ocupé de un cuerpo de ingenieros como mala creación, por el mismo argumento: cuando un cuerpo de ingenieros tiene fin práctico, debe existir, cuando no, es descrédito, el fin de la viabilidad es prácticamente conocido. Yo no deseo ver cuerpo de ingenieros para estudiar el Perú, no; deseo para una cosa concreta, para estudiar caminos férreos, sí.

La razón de que ese cuerpo existe, dada por el H. señor Zegarra, no es razón, porque el Gobierno carece de facultad; ese cuerpo ha sido creado por hecho autoritario de la administración pasada, es un hecho consumado; pero nosotros no podemos aceptarlo como hecho consumado, porque podemos quitarle el carácter de hecho consumado y enmendar la medida; así sería legítima esta creación y sería buena dándole objeto conocido. Yo no concibo cuerpo de ingenieros cuando no tiene trabajo conocido y sólo van á sentarse á una oficina como empleados de la administración, porque el ingeniero está en el taller ó en el campo. Mi objeto es hacer ver que no hay inconsecuencia en mi modo de pensar.

El señor Coronel Zegarra.—El



cuerpo de ingenieros á que yo me he referido, no es de procedencia del Gobierno anterior, está basado en una partida votada en el presupuesto "para contratar ingenieros" que permite emplear el número de ingenieros que pueda necesitar el Estado.

— Cuando se reorganizaron los servicios del presupuesto el año 95, se señaló una partida para contratar ingenieros y á medida que se iban aumentando las necesidades del Ministerio de Fomento y requería mayor número de ingenieros se aumentaba la suma; luego no necesitamos ya crear especialmente un servicio que está formado, desde que el presupuesto señala suma fija para dicho servicio. Yo me he referido á lo que se organizó desde el año 95.

El señor Ministro de Fomento.— Excmo. señor: La organización del cuerpo de ingenieros, á que se refiere el H. señor Zagarra, no es en la actualidad como la ha manifestado: hoy existe una oficina técnica en la que hacen vida de oficina 3 ingenieros y dos arquitectos; y cuando se necesita un ingeniero para una obra pública se le contrata, y se les paga su haber en virtud de una partida que tiene esta redacción: "para contratar ingenieros." Creo que es necesario crear ese cuerpo de ingenieros, y, oportunamente, se presentará un proyecto de ley para darle la forma y organización conveniente á fin de llenar las necesidades de todas las obras públicas del Perú.

— Se dió por discutido el artículo y procediéndose á votar, resultó aprobado.

Dice así:

"Art. 16 El Poder Ejecutivo hará practicar los estudios y presupuestos de las obras dentro del más breve plazo con cargo á los fondos votados en la presente ley para su ejecución."

— Se leyó y puso en debate el artículo 17.

El señor Luna Excmo. señor. Como el proyecto que se discute obedece á un plan general para la implantación de ferrocarriles en el territorio de la República, como este plan el objeto que tiene es asegurar la posesión de la región del O-

riente para el Perú, debo manifestar que en esta parte creo incompleto el proyecto.

La región del oriente comprende no sólo la oya del Ucayali, sino también la del Madre de Dios, dos ríos que forman una especie de ángulo recto, al menos en la parte que recorren el territorio de la República. Se hace, pues, indispensable, Excmo. señor, que se haga también estudios para un ramal que debe partir de un punto del ferrocarril del sur á un punto navegable del Madre de Madre de Dios, ó á uno de sus afluentes, como el I-nambari ó Tambopata, que también son navegables.

Someto, como adición, lo que acabo de expresar á la consideración del señor Ministro y á las Comisiones de Hacienda Obras Públicas, que han dictaminado en este proyecto, para ver si la aceptan.

El señor Ministro de Fomento.— Son tan obvias las razones expuestas por el H. señor Luna que, por parte del Gobierno no hay inconveniente alguno para aceptar esa adición.

El señor Presidente.— El H. señor Luna tendrá la bondad de presentar escrita oportunamente, su adición.

El señor Luna.— No es sino el mismo inciso en debate al que habrá que agregarle estas palabras: de un punto de la línea del ferrocarril del Sur á un punto navegable del Madre de Dios ó de uno de sus afluentes.

El señor Presidente.— Tenga la bondad de escribir su adición el H. señor Luna.

El señor Rodolfo.— Me permitiré indicar al H. señor Luna, tanto por que su adición se concreta á determinado límite, cuanto porque pudiera descubrirse otros inconvenientes en la designación de nombres y zonas, que sería mejor que se ampliase el inciso en debate, en el sentido de que los estudios se hagan de un punto del ferrocarril del Sur á ríos navegables. Desde que se trata de una autorización, lo único que pido es que sea indeterminada, que se precise el fin; pero que se encargue el Gobierno de elegir el punto más conveniente.



El señor Coronel Zegarra. — Ex. celentísimo señor: Algunos de mis honorables compañeros, después de estudiar este inciso *b* del artículo 17, respecto al estudio que debe hacerse, “una vez asegurada” la construcción de las líneas indicadas en el proyecto, para unir la costa con la parte navegable del río Marañón, hemos presentado una adición en sustitución de este inciso *b*, como V.E. lo sabe, al principio de la sesión; y desde que V.E. me averó que cuando llegara el momento oportuno, es decir, cuando se discutiera el artículo en debate daría cuenta de ella, ruego á V.E. que habiendo llegado ese momento, se sirva hacerla dar lectura y ponerla en discusión.

El señor Secretario leyó.

Los senadores que suscriben proponen la supresión del inciso *B* del artículo 17 del proyecto de ferrocarriles y la siguiente adición:

Autorízase al Poder Ejecutivo, para que, de conformidad con lo estipulado en la ley de 9 de noviembre de 1893 pueda contratar con una empresa particular la construcción y explotación de un ferrocarril de 0.915 metros ó sea tres pies ingleses de trocha, entre Paíta y un puerto fluvial en el Marañón, aguas abajo del Pongo de Manseriche, trasmontando la cordillera en la depresión que existe entre Huarinaca y Pilca del Departamento de Lambayeque, á fin de facilitar su empalme con las líneas de Lambayeque y La Libertad.

A mas de las franquicias determinadas en la mencionada ley, queda facultado el Gobierno, para hacer las declaraciones y concesiones siguientes:

1a.—Cesión hasta de cinco mil hectáreas de terreno de cultivo, por cada kilómetro de línea construída en el trazo de la vía principal y entregada al tráfico público.

2a.—Cesión del yacimiento de fierro de “Tambo Grande” y sus ramificaciones, pagando por toda contribución de minas, un sol al semestre por cada pertenencia de dos hectáreas.

3a.—Derecho de preferencia sobre todos los denuncios que hagan los particulares, con arreglo al Código de Minería y Ley de gomales, que

esulten comprendidos entre las dos fajas de terreno de cinco kilómetros de ancho, que corran paralelas á ambos lados de la línea férrea, en toda su extensión: caducando esta prerrogativa sucesiva é irrevocablemente, en la zona respectiva de cada sección de línea férrea, al año de su entrega al tráfico público.

4a.—Para el caso de que las concesiones mencionadas no fueran suficiente bastante para lograrla construcción de la línea, queda expresamente autorizado el Poder Ejecutivo para contribuir á su construcción, emitiendo bonos de ferrocarril sin que pueda exceder el monto total del valor nominal de estos bonos, de la suma de \$ 500,000.

El Poder Ejecutivo sólo podrá emitir estos bonos para dárlas en pago á la empresa constructora, escalonada y proporcionalmente á medida que se entregue al servicio público las distintas secciones de la vía principal. El interés mayor que ganaran esos bonos, será de 5 por ciento al año, devengado desde la fecha respectiva de su emisión.

A la amortización acumulativa de estos bonos se aplicará el 1 por ciento, efectuándose la primera amortización al año de puesta al servicio público toda la línea.

La tercera parte de las entradas de las aduanas de Paíta é Iquitos queda preferentemente afecta al servicio de estos bonos.

5a.—El Poder Ejecutivo cuidará de señalar los plazos en que deben construirse las distintas secciones de la línea, adoptando las seguridades, á su juicio necesarias, para la buena ejecución de la obra.

6a.—Así mismo queda autorizado el Poder Ejecutivo, para otorgar á la Compañía de Navegación que se establezca en combinación con la empresa constructora del ferrocarril, para el tráfico en el Amazonas y sus afluentes, las franquicias que juzgue conveniente dispensar, con tal de que se reconozca al Gobierno del Perú el derecho de utilizar los vapores de la Compañía de navegación en servicio del Estado, cuando así lo exijan las circunstancias.

Lima, enero 18 de 1904.

Enrique Coronel Zegarra, Senador por Piura.



*Nicanor M. Carrón*, Senador por Lambayeque.

*Benjamín C. Dabó*, Senador por Loreto.

*Teodoro G. Ojeda*, Senador por La Libertad.

*José Noblecilla*, Senador por Tumbes.

*José M. García*, Senador por Loreto.

El señor *Castro*.—Esta es una proposición completa, y, conforme al reglamento, hay necesidad de darle los trámites respectivos.

El señor *Coronel Zagarra*.—Pediré entonces la dispensa del trámite de lectura, y, después, que pase a la Comisión respectiva.

El señor *Presidente*.—Permítame S.Sa. Tengo que advertir, tanto al señor Ministro como a los señores senadores, lo que conforme al reglamento deben tener presente. Este es un proyecto de ley, y debe saberse primero; como lo acoge el señor Ministro, porque en estas sesiones extraordinarias pertenece la iniciativa al Poder Ejecutivo.

El señor *Presidente del Consejo de Ministros*.—Excmo. señor: El vasto proyecto que se acaba de leer no es por cierto, y dista mucho de serlo, una adición a un inciso del último artículo del proyecto de ley; es un proyecto que implica la construcción de un nuevo ferrocarril desde luego, cuando el propósito del Gobierno es en esta región hacer por ahora estudios; es un proyecto que implica gravar la responsabilidad del fisco con el señalamiento de renta tan sagrada y urgente para la nación, como es la renta aduanera; es un proyecto que resuelve cuestiones técnicas, como la que si la línea debe ser de tres pies, de dos ó de uno y medio; es proyecto que resuelve cuestión técnica, como la de que la línea del Marañón debe pasar por determinado lugar.

En estas condiciones para el Gobierno es imposible admitirla a debate. La necesidad que ese proyecto quiere satisfacer ha sido prevista en el inciso B del proyecto; de un punto de la costa, comprendiendo entre Salaverry y Paíta a un punto navegable del Marañón ó de sus afluentes, dice el inciso; está pues, prevista la necesidad en la forma genérica de que el Gobierno

ha presentado las cuestiones relativas a ferrocarriles; no ha querido pronunciarse sobre ninguna cuestión geográfica, ni siquiera por el puerto de Paíta, que según todas las probabilidades parece que será el punto de partida del ferrocarril al Marañón. Tampoco ha querido pronunciarse sobre el punto terminal, cosas que resuelve este proyecto; la necesidad está, pues, satisfecha, y por eso en el proyecto de ley es innecesario tomar ese proyecto en consideración.

El señor *Coronel Zagarra*.—Era natural que á primera vista, y sin conocer los detalles de los estudios que se han hecho respecto al proyecto que se ha presentado, el señor Ministro hubiera sido sobrecogido por la magnitud del proyecto, por la gravedad y extensión de los puntos que abraza, por la indicación que propone afectar las rentas de dos aduanas; en fin, era natural que sin conocer los detalles se produjera un efecto semejante; pero no creo que esto sea motivo suficiente para que sin más ni más, con la primera impresión, que no siempre es buena, ni la verdadera, sin un pequeño estudio, este proyecto sea inmediatamente puesto á un lado, creyéndose que se ha llenado la necesidad de tan inmensos intereses de la región del Norte, con el simple inciso 7 del artículo 16; y digo esto, Excmo. señor, porque hace muchos años que se está haciendo propaganda en el sentido de llevar adelante este trabajo, y ya se está conociendo en el extranjero la importancia que encierra, por manera que quizás muy pronto, se le presente al Gobierno algún sindicato que le diga: estoy listo para hacer este ferrocarril en tales y cuales condiciones; ferrocarril cuya importancia considero tan enorme para la integridad nacional, y que para facilitar la explotación de la región fluvial con todas sus riquezas, correrá parejas con la apertura del Canal de Panamá por los inmensos beneficios que hará al país; de allí la necesidad de darle al Gobierno esta autorización, porque no teniendo más que la que encierra la ley general de ferrocarriles del año 93, no estará en actitud de aprovechar sin pérdida de tiempo [tan



precioso hoy para conservar nuestro Oriente], una oferta salvadora.

Si los señores Ministros estudian uno ó dos días este proyecto y se penetran de sus detalles, verán la conveniencia de que el Gobierno esté armado de esta autorización que si no deseara emplearla, ya porque afecte las rentas públicas, ya porque estorbara el plan general, no la empleará y nada se habrá perdido y quedarán resguardados los intereses fiscales y se podrán llevar adelante las obras primordiales; pero, si la creen buena y tiene esa autorización en sus manos, podrán hacerle un gran beneficio á la Nación llevando adelante una obra como ésta de tan urgente importancia.

¿No sería grandioso para el país la construcción simultánea de los dos caminos, á cual de mayor importancia, y con medios independientes el uno del otro?

En vista de estas razones, yo suplicaría á los señores Ministros, que, antes de contestar definitivamente, estudiaran por uno ó dos días el proyecto que hemos tenido el honor de presentar los Senadores por los Departamentos del Norte.

El señor Rodolfo.—Yo creo que no estamos discutiendo el proyecto del H. señor Coronel Zagarra, sino que V. E. desea saber si el Congreso puede tomarlo en consideración, estando en sesiones extraordinarias.

Para hacer uso de la palabra he pedido el decreto de convocatoria á Congreso, porque, según creo recordar, uno de los objetos que allí se puntualizan es el de votar una ley de ferrocarriles, y, en esa virtud, el Gobierno ha presentado su proyecto. Es evidente que nosotros podemos modificarlo; que si el señor Ministro cree que un ferrocarril debe partir de Salaverry, nosotros podemos creer que debe partir de Chimbote; y, por eso el H. señor Zagarra cree que debe partir de Payta y terminar en Huancabamba. Está, pues, dentro de lo objetos de la convocatoria el proyecto en debate y, por lo tanto, está expedito el derecho del Senado al ocuparse de él, salvo, sí, la nece-

sidad que hay de oír á la Comisión respectiva.

El señor Presidente.—Yo no he querido abrir discusión sobre este punto: he tratado sólo de hacer ver que este proyecto nada tiene que hacer con el inciso del artículo en debate; es un proyecto completo que va hasta enagenar las rentas de aduana y que merece, por lo tanto, un estudio mucho más detenido. Seriamente no podía tomarse esto como una adición al inciso que se discute, es un proyecto nuevo.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Es imposible que en dos ó tres días pueda el Gobierno pronunciarse sobre la bondad ó inconveniencia del proyecto que se acaba de presentar, porque hay ahí cuestiones de estudios tan complicados que no se podría hacer ni en dos, ni en tres años tal vez.

Desde luego, en el proyecto se hace la enagenación de un tesoro mineralógico de que se viene hablando con insistencia y cuyo valor nadie conoce, pues nadie puede apreciar cuánto puede valer el depósito de fierro de "Tambo Grande", y el Senado no va á enagenar esta fortuna que muy bien puede ser igual ó mayor á la del Cerro de Pasco, que puede valer cuatro, seis ó diez veces más que el ferrocarril que se construya.

Algo más; diré al H. señor Coronel Zagarra que no se necesita este proyecto de ley ni aún tal vez el inciso del proyecto del Gobierno porque hay una ley especial para hacer los estudios del ferrocarril al Marañón y existe una partida en el presupuesto para hacer los estudios respectivos; así es que con el cumplimiento de esa ley, se encontrarán satisfechos los justos y patriotas deseos de S.Sa. y de los demás señores que lo han acompañado á firmar esta moción.

El señor Coronel Zagarra.—Hace la friolera de 4 años que se está tratando de satisfacer los justísimos deseos de los senadores por Piura y Loreto [que concuerdan con los intereses nacionales], en cuanto á los estudios de este ferrocarril, y por último, se ha consignado la suma de 2,000 libras anuales durante tres presupuestos para



esos estudios, sin que hasta ahora se hayan ejecutado; más bien se han verificado, sin tocar esta partida, algunos preliminares, rápidos ó muy á la ligera, como los hechos por la junta de vías fluviales, á la que pertenece S.Sa., por lo que me ha extrañado que no tenga ideas determinadas respecto á esa región y á la conveniencia y urgencia de este ferrocarril.

No creo, pues, Excmo. señor, que se llenarán las necesidades de esta grande obra, ni con este inciso *b*, ni con la ley que se votó para su estudio: porque, repito, esa línea ha sido materia no solamente de los estudios que he citado sino de los hechos por el ingeniero Von Hassel y por el señor Mac Cune, á quien se le dió una concesión para hacer dichos estudios; pero no se sacaría nada con estos estudios si hoy se presenta alguien haciendo propuestas sobre este ferrocarril, porque el Gobierno no podría hacer nada sin la autorización del Congreso para concesiones como las que requiere el capital que se tendrá que invertir.

Si S.Sa. cree que el depósito de "Tambo Grande" necesita estudiarse por 3 ó 4 años, fácil le es oponerse á este artículo; pero tengo noticias que el Gobierno se ha ocupado ya de este asunto, que existe un reciente estudio, puesto que ha prohibido que se hagan denuncias de esas minas de fierro, lo que entiendo ha sido con el objeto de conservarlas como aliciente á la compañía que quiera construir este ferrocarril, por lo mismo que los depósitos de fierro están situados en las cercanías de su trazo.

La autorización creo, pues, que puede darse para que el Gobierno pueda ó no hacer uso de ella; pero no estando armado de ella, el Gobierno no podrá aceptar propuestas, y por consiguiente, en un caso dado, se postergaría la celebración de un contrato para esa obra, á todas luces urgente para conservar nuestro oriente.

El señor Presidente del Consejo de Ministros.—Pido la palabra.

—Siendo la hora avanzada SE.

levantó la sesión, quedando con la palabra acordada el señor Presidente del Consejo de Ministros.

Por la redacción.

BELISARIO SÁNCHEZ DÁVILA.

22. Sesión del martes 19 de enero de 1904.

PRESENCIA DEL HONORABLE  
SEÑOR ASPILLAGA.

Abierta la sesión con asistencia de los HH. SS. Senadores

Elguera	Alvarez Calderón
Del Río	Capelo
Icaza Chávez	Ingoyen
Morzán	Carmona
Samanez	Ramos Llontop
Fernández	Puente
Ramos Ocampo	Otoya
Tester	Valderrama
Moscoso Melgar	La Torre Bueno
Falconí	Bernales
Morote	García
Ruiz	Almenara
Villanueva	Dublé
Peralta	Seminario y V.
Luna	Coronel Zagarra
Orihuela	Escudero
Pacheco	García Calderón
Hernandez	Ward A.
Castro	Ward J. F.
Rodulfo	Noblecilla
Olaechea	Bezada y

Secretario

fué leída y aprobada el acta de la anterior, con las indicaciones de los señores Luna y Coronel Zagarra, que no se consignaba en el acta el texto de las respectivas adiciones que propusieron en la sesión de ayer al artículo 17 del proyecto del Ejecutivo, sobre construcción de ferrocarriles.

Se dió cuenta de los siguientes documentos:

Oficios

Del señor Ministro de Relaciones Exteriores, en que manifiesta su respuesta al que se pasó á su despacho, trascribiéndole el pedido del señor Olaechea, sobre gestión de franquicias en los Estados Unidos de Norte América para los azúcares peruanos, que no está vigente el tratado que se dice celebrado entre ese país y el Perú y que concedía á esos productos las ventajas de los de la nación más favorecida.

A conocimiento del expresado señor.